

[Text]

to lay out quite clearly the evidence that has been presented to us and to draw at least some fundamental basic conclusions from it. Can you go any further? Can you help us?

Mr. McKnight: I do not think the shortline option is an unknown commodity. The United States experience has shown that the bankruptcy rate of shortline companies is less than that of the average in the United States in general. Other provinces are now examining the shortline option on a very positive basis. Other provinces are revising legislation and looking very seriously at the shortline option. They are not looking upon it as something negative, but as something positive to maintain rail service in their provinces.

We are not looking at something that is unknown. I believe it is the way of the future. We will see more of it, perhaps not for Truro-Sydney, but we will see more of it across the country.

Senator Buchanan: On main lines?

Mr. McKnight: Intercity will continue to be Canadian National and Canadian Pacific. However, we will see more and more shortline operators in this country. There are over 400 in the United States. We have 10 per cent of the population of the United States, but we only have 18 shortline and regional railways in this country now. I know lines are being studied now in other provinces for shortline service. This is not the only line in this country being looked at for shortline operation.

Senator Buchanan: In your report, you did not address whether the Truro to Sydney line is considered a branch line, a main line, or a constitutional line?

Mr. McKnight: No. I am not going to get into that.

Senator Forrestall: You did consider it in light of the NTA which does set out a description of an essential rail service?

Mr. McKnight: Yes. Even if that line is designated as an essential rail line, it will not guarantee that the line will remain there. There is no evidence that I have seen to date that because that line becomes part of the essential rail network, that will guarantee that it will remain.

Senator Buchanan: It is a constant part of the original constitutional—

The Chairman: Senator Buchanan, let's not get into that again.

Senator Buchanan: Mr. Chairman, perhaps I could ask one supplementary question on that.

In your study, I did not see that you considered whether Canadian National has a legal constitutional right to abandon without the consent of the Government of Canada and the Government of Nova Scotia? You did not look at that, did you?

[Traduction]

faire des recommandations, mais nous devons établir très clairement les données qui nous ont été présentées et en tirer au moins quelques conclusions fondamentales. Pourriez-vous aller plus loin? Pouvez-vous nous aider?

M. McKnight: Je ne pense pas que l'option des voies secondaires soit inconnue. L'expérience des États-Unis a montré que le taux de faillite des sociétés d'exploitation de voies secondaires est inférieur à la moyenne américaine en général. D'autres provinces envisagent maintenant d'un oeil très positif l'option des voies secondaires. D'autres provinces révisent leurs textes législatifs et étudient très sérieusement l'option des voies secondaires. Elles l'envisagent non pas comme quelque chose de négatif, mais seulement comme un élément positif qui aidera à maintenir le service ferroviaire dans leur province.

Nous n'étudions pas là quelque chose d'inconnu. Je crois que cela sera la manière de faire à l'avenir. Nous en verrons toujours plus, peut-être pas entre Truro et Sydney, mais nous en verrons plus dans tout le pays.

Le sénateur Buchanan: Sur les voies principales?

M. McKnight: Le service interurbain continuera à être assumé par le Canadien National et le Canadien Pacifique. Cependant, il y aura de plus en plus d'exploitants de voies secondaires dans notre pays. Il y en a plus de 400 aux États-Unis. Nous avons 10 p. 100 de la population des États-Unis, mais seulement 18 voies secondaires et voies ferrées régionales dans notre pays. Je sais que dans d'autres provinces on envisage actuellement d'affecter des voies au service de voies secondaires. Ce n'est pas le seul tronçon dans notre pays qui soit susceptible d'être exploité comme une voie secondaire.

Le sénateur Buchanan: Dans votre rapport, vous n'avez pas mentionné le fait que la voie entre Truro et Sydney puisse être considérée comme un embranchement, une voie principale ou une voie constitutionnelle.

M. McKnight: Non. Je ne parlerai pas de cela.

Le sénateur Forrestall: Vous avez envisagé la question à la lumière de la LTN, dans laquelle on retrouve une description du service ferroviaire essentiel?

M. McKnight: Oui. Même si la voie devait être désignée comme voie ferroviaire essentielle, cela ne serait pas une garantie qu'elle serait toujours exploitée. À l'heure actuelle, rien ne porte à croire que l'intégration de cette voie à un réseau ferroviaire essentiel en garantisse la survie.

Le sénateur Buchanan: C'est une partie qui revient souvent dans—

Le président: Sénateur Buchanan, ne recommençons pas à parler de cela.

Le sénateur Buchanan: Monsieur le président, permettez-moi de poser une question supplémentaire à ce sujet.

Je n'ai pas vu dans votre étude que vous envisagiez la question de savoir si le Canadien National avait un droit légal constitutionnel d'abandonner l'exploitation sans consentement du gouvernement du Canada ou du gouvernement de la Nouvelle-Écosse.

Vous ne vous êtes pas penché sur la question, n'est-ce pas?